



HAL
open science

“ Y los que de Manila van a Nueva España dizen que van de la China a Castilla ”. Les enjeux des voies océaniques du Pacifique et du Galion de Manille.

Delphine Tempère

► **To cite this version:**

Delphine Tempère. “ Y los que de Manila van a Nueva España dizen que van de la China a Castilla ”. Les enjeux des voies océaniques du Pacifique et du Galion de Manille.. e-Spania - Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes, 2018, 30, 10.4000/e-spania.27900 . hal-03275451

HAL Id: hal-03275451

<https://hal.science/hal-03275451v1>

Submitted on 1 Jul 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



e-Spania

Revue interdisciplinaire d'études hispaniques
médiévales et modernes

30 | juin 2018

Quelle histoire globale au XVI^e siècle ? / Fronteras de
Ultramar

« Y los que de Manila van a Nueva España dizen que van de la China a Castilla », les enjeux des voies océaniques du Pacifique et du Galion de Manille

Delphine Tempère



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/e-spania/27900>

DOI : 10.4000/e-spania.27900

ISBN : 979-10-96849-08-6

ISSN : 1951-6169

Éditeur

Civilisations et Littératures d'Espagne et d'Amérique du Moyen Âge aux Lumières (CLEA) - Paris Sorbonne

Ce document vous est offert par BU de l'Université Jean Moulin Lyon 3



Référence électronique

Delphine Tempère, « *Y los que de Manila van a Nueva España dizen que van de la China a Castilla* », les enjeux des voies océaniques du Pacifique et du Galion de Manille », *e-Spania* [En ligne], 30 | juin 2018, mis en ligne le 15 juin 2018, consulté le 05 septembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/e-spania/27900> ; DOI : 10.4000/e-spania.27900

Ce document a été généré automatiquement le 5 septembre 2018.



Les contenus de la revue *e-Spania* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

« *Y los que de Manila van a Nueva España dizen que van de la China a Castilla* », les enjeux des voies océaniques du Pacifique et du Galion de Manille

Delphine Tempère

- 1 À la fin du XV^e siècle, le monde connaît une période de profonde mutation. Les Portugais viennent de traverser l'Atlantique sud et l'océan Indien, les Castillans, pour leur part, l'Atlantique nord : le désenclavement planétaire s'amorce. Dans ce processus d'expansion ou de dilatation européenne à travers le monde, les océans jouent un rôle fondamental. Pour les Européens ces espaces maritimes sont dorénavant parcourus et la peur ancestrale de ces immensités liquides laisse place au désir de les traverser en dépit des dangers. Désormais la mobilité des hommes est liée aux océans. La maîtrise de ces espaces, jadis considérés comme des barrières infranchissables, permet alors à l'Europe de se lancer dans un processus d'expansion mondiale jamais égalé auparavant.
- 2 Différentes études ont mis l'accent sur l'importance des espaces océaniques dans ce processus de désenclavement planétaire¹ ; il semble cependant important de rappeler deux éléments. Premièrement, si l'Europe a été pionnière en matière d'ouverture sur le monde en parcourant l'océan Atlantique, Indien, puis Pacifique, la maîtrise d'une liaison océanique dans un processus d'expansion n'est pas nouvelle ni propre aux Européens. À ce titre, l'océan Indien est tout à fait emblématique. Sa maîtrise par les navigateurs et commerçants musulmans a fait de cet océan le creuset d'un nouvel espace multiculturel, commercial et religieux bien avant l'arrivée des Européens². De tout temps en effet les voies maritimes ont représenté des vecteurs de communication favorisant la mobilité des hommes, des marchandises et des religions. Cependant et deuxièmement, dans ce contexte de désenclavement planétaire au début du XVI^e siècle, juste après les premiers voyages des Ibériques en Afrique, en Inde, en Chine et en Amérique, l'océan Pacifique

demeure infranchissable. Il représente pourtant un maillon essentiel de la chaîne de communication planétaire car, à partir du moment où il va être parcouru, il scellera définitivement la boucle des mondes³. Cet espace océanique constitue pourtant un axe de communication stratégique puisqu'il va articuler, bien loin de la péninsule Ibérique, les différentes parties du monde. Il revêt de plus une dimension particulière car il se situe aux confins des nouvelles terres américaines et pourrait permettre aux Castellans de rejoindre l'Asie tant convoitée depuis le début du processus d'expansion.

- 3 Pour les Castellans, à l'époque moderne, quelle place occupe donc l'océan Pacifique dans leurs réseaux de communication et quels sont les enjeux planétaires qui se jouent dans cette partie du monde⁴ ? L'importance du processus de découverte et de maîtrise des voies océaniques du Pacifique au XVI^e siècle, l'itinéraire que suit le Galion de Manille, à l'aller et au retour, et enfin le parcours des missionnaires qui traversent le Pacifique pour activer les missions d'évangélisation aux Philippines et en Chine, seront les trois axes de cette étude et ils illustreront la dimension planétaire de cette voie de communication maritime.

Les enjeux de la découverte et de la maîtrise des voies océaniques du Pacifique

- 4 Si au début du XVI^e siècle, avant 1519, le globe est sillonné vers l'ouest, par les Castellans, ou à l'inverse, vers l'est, par les Portugais, un espace maritime les empêche encore de relier définitivement les différentes parties de la Terre : l'océan Pacifique. Le tour du monde et l'intensification des échanges ne peuvent pourtant se produire sans ce nouvel océan. Les Portugais sont certes arrivés aux portes de l'Asie, mais les Castellans pour leur part ne peuvent pas encore se projeter vers l'Extrême-Orient. À ce titre, l'océan Pacifique apparaît tour à tour, et de façon contradictoire, comme une frontière ou comme un pont vers les mondes asiatiques. Il est à la fois un obstacle à franchir et une liaison potentielle qui permettrait aux Castellans de concrétiser leurs aspirations d'ordre expansionniste, commercial et religieux en Asie. C'est donc sous le signe d'une relation antinomique qu'évolue au fil du temps et des intérêts géopolitiques, l'espace maritime du Pacifique.
- 5 Pour les Castellans qui partent à la conquête de nouveaux espaces en dirigeant leur regard et leurs entreprises de navigation en direction de l'ouest, l'océan Pacifique est tout d'abord une inconnue, il apparaît ensuite, au fil du temps, comme une opportunité, puis un obstacle, et finalement comme une réalité lorsque se concrétise la liaison maritime et commerciale incarnée par le Galion de Manille. Une inconnue, car les Castellans n'ont pas connaissance de ce nouvel espace maritime avant 1513. Une opportunité, car lorsqu'ils comprennent, grâce à Magellan, qu'il permet de connecter l'Europe à l'Asie, les perspectives se décuplent⁵. Un obstacle, car ce n'est qu'en 1565, après plusieurs années d'exploration, qu'ils maîtriseront cette voie maritime. Une réalité, lorsque la liaison régulière d'Acapulco à Manille, par cette route océanique, est assurée au rythme d'un voyage par an, à partir de 1576.
- 6 Pour les Portugais, en revanche, l'océan Pacifique n'est pas une pièce maîtresse sur l'échiquier planétaire. Cet espace océanique ne se trouve pas au centre de leurs préoccupations dans la mesure où, et cela est bien logique, il se situe pour eux en bout de course, après les îles des Moluques et les côtes de la Chine⁶. Pour les Castellans, dont les terres nouvelles d'Amérique freinent leur expansion vers l'Asie, cet espace maritime

acquiert au contraire une dimension fondamentale. Le franchir, le maîtriser pourrait leur permettre d'atteindre l'Asie : tout d'abord les îles des épices, du moins l'espèrent-ils, puis la Chine, voici encore leur souhait, les Philippines, c'est une certitude.

- 7 Afin de saisir la place qu'occupe cet espace océanique dans les intérêts des Castellans à la fin du XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle, revenons brièvement sur le processus de découverte et de maîtrise des voies océaniques de l'océan Pacifique. En 1513, l'explorateur Vasco Núñez de Balboa traverse l'isthme de Panama⁷ et découvre l'immensité océane du Pacifique qu'il nomme la Mer du Sud. Cet événement marque le début d'une nouvelle étape de découverte mais également de prise de conscience. Prise de conscience, car les terres foulées par les explorateurs ne sont sans doute pas celles dont rêvait Christophe Colomb en Asie : la présence de deux espaces maritimes, entourant l'isthme, semble en effet le confirmer. Nouvelle étape de découverte, car si ce nouveau monde n'est pas l'Asie, le passage pour rejoindre le Cathay ou encore les îles des épices pourrait alors se situer sur les rivages de cette nouvelle Mer du Sud. Il faudra cependant attendre quelques années pour que les côtes américaines baignées par l'océan Pacifique constituent le point de départ des Espagnols vers l'Asie. En effet, sept ans après la « découverte » de la Mer du Sud, Magellan entreprend, en 1519, sa traversée depuis l'Europe. En 1520, après avoir franchi le détroit qui porte désormais son nom, le navigateur portugais, mandaté par Charles V, parcourt pendant plusieurs mois le Pacifique. Ce voyage maritime qui a lieu dans la partie sud de l'océan, en dépit de l'exploit réalisé, se solde par un échec. L'océan Pacifique a certes été pour la première fois sillonné par des Européens, mais la route extrêmement longue, périlleuse et peu rentable depuis l'Espagne – en ce qui concerne le commerce avec les îles des épices – est abandonnée, du moins temporairement.
- 8 Dans les jalons de l'histoire de la découverte et de la maîtrise de l'océan Pacifique au XVI^e siècle, la Nouvelle-Espagne joue en fait un rôle fondamental. Désormais, les intérêts des Castellans et leurs projections en Asie se déplacent et se jouent en Amérique. Différentes expéditions ont lieu depuis les rivages américains du Pacifique nord, citons par exemple celle de Saavedra Cerón en 1528 et de Villalobos en 1542 qui échouent dans leur tentative de trouver une route du retour, pour finalement aboutir au voyage décisif qu'entreprennent Legazpi et Urdaneta. Legazpi atteint en effet les îles Philippines en 1565 (s'amorce alors la phase de conquête puis de colonisation de l'archipel) ; Urdaneta, pour sa part, trouve enfin la route du retour en 1565. Cette voie maritime permet de relier, d'ouest en est, l'archipel philippin à l'Amérique, une prouesse qui aura mis des années avant de se produire, car la route demande à s'éloigner considérablement de celle de l'aller et à se diriger vers le nord afin de faire une belle boucle en utilisant les courants du Kuro Shivo. Nous ne reviendrons pas sur les différentes étapes de la découverte de cette route du retour, appelée la *vuelta del Poniente*, qui a notamment été étudiée par Clotilde Jacquard⁸. Nous souhaiterions simplement rappeler qu'à partir de 1565, lorsqu'il est désormais possible de relier Manille à Acapulco⁹, et plus largement encore Manille à Séville, l'océan Pacifique participe pleinement au processus de désenclavement planétaire puis de mondialisation¹⁰. À l'échelle du monde, en effet, pour les Castellans, la liaison du Galion de Manille s'avère décisive à plusieurs titres : commercial, religieux et politique. Commercial, puisque des marchandises vont circuler d'Asie en Amérique en s'appuyant sur le relais que constituent les îles Philippines, puis jusqu'en Europe. Religieux, puisque c'est le parcours de cette étendue maritime qui va permettre aux missionnaires de Castille de fonder des provinces dans l'archipel, d'évangéliser les

indigènes, mais surtout de pénétrer en Chine et au Japon depuis cette base, du moins l'espèrent-ils. Politique, car dans le contexte de l'époque, la rivalité entre Portugais et Castellans prend tout son sens aux confins du monde, à la limite des deux hémisphères, que l'océan Pacifique leur permet d'atteindre. On le comprend, seule la régularité d'une liaison maritime dans le Pacifique peut assurer aux Castellans la connexion des mondes pour atteindre l'Asie depuis l'Espagne, le but premier de leurs voyages d'exploration.

Les routes du Galion de Manille

- 9 Deux historiens, pionniers dans ce domaine, William L. Schurz¹¹, dès 1939, et Pierre Chaunu, une dizaine d'années plus tard, avec son article « Le Galion de Manille »¹², ont établi avec précision les routes empruntées par les navires. D'ordinaire, deux galions partent du port d'Acapulco situé en Nouvelle-Espagne en direction des Philippines aux alentours du mois d'avril. Il leur faut à peine huit à dix semaines, en dépit des distances, pour atteindre les îles Mariannes, poussés par des vents favorables, les alizés appelés « *brisas* ». Au cours de ces deux mois de navigation, les galions parcourent une très vaste étendue maritime, la plus grande du monde, en un temps record, du port d'Acapulco aux îles Mariannes. De ces îles, également appelées *Ladrones*, les navires, après avoir fait une halte et troqué avec les indigènes des vivres contre des verroteries ou des objets en fer, repartent en direction de l'archipel philippin¹³. Ils atteignent au bout de deux semaines supplémentaires le port du Cavite, près de Manille, après une dernière et difficile traversée dans le labyrinthe insulaire des Philippines. Malgré l'importance des délais, environ trois mois de navigation dans le Pacifique nord pour parcourir plus de 15 000 kilomètres¹⁴, la route est qualifiée de tout repos par Pierre Chaunu. En effet, celle du retour « n'est qu'une longue série de drames » comme il l'écrit¹⁵. Le départ des Philippines doit tout d'abord avoir lieu entre la mi-juin et la mi-juillet pour éviter les typhons (alors que le galion en partance d'Acapulco est sur le point d'arriver)¹⁶. Les navires se dirigent alors vers le nord, longent les côtes du Japon pour suivre les courants du Kuro Shivo qui les porteront lentement, très lentement, vers les côtes de la Californie : la navigation est extrêmement longue, six à huit mois sont en général nécessaires pour traverser, dans ce sens, l'océan Pacifique¹⁷ et les températures chaudes au début de la traversée baissent considérablement lorsque les navires atteignent les environs du 40^{ème} parallèle (le froid décime alors les équipages). Des taux de mortalité très élevés sont ainsi enregistrés lors de ces voyages qui se déroulent cependant avec la plus grande régularité¹⁸. Tous les ans, les navires lourdement chargés partent en effet des Philippines et atteignent, si un naufrage ne survient pas (ce qui est pourtant fréquent), les côtes de l'Amérique puis finalement le port d'Acapulco. Cette liaison maritime est sans nul doute à l'époque moderne la plus longue et la plus dangereuse. Quand les Espagnols relient par exemple Séville à l'Amérique par l'océan Atlantique, les navigations durent moins longtemps, trois mois à peine – et ce en comptant les escales aux Canaries ou aux Antilles. Lorsque les Portugais se rendent en Inde, certes la traversée des océans Atlantique et Indien est une véritable prouesse, mais contrairement aux traversées dans le Pacifique, plusieurs escales sont possibles. William L. Schurz écrit d'ailleurs à propos de la liaison du Galion de Manille : « *ninguna otra línea de navegación ha sido tan arriesgada y peligrosa como ésta* ». Et il ajoute : « *[sin embargo] el viaje que realizaba el galeón de Manila significaba la ruta marítima regular más larga del mundo* »¹⁹. Et de fait, cette liaison maritime dangereuse, longue, soumise aux aléas des vents et des courants marins, des vicissitudes politiques,

avec la présence menaçante de navires ennemis hollandais et anglais, perdurera régulièrement pendant plus de deux siècles, jusqu'en 1815, en dépit des immensités liquides parcourues et des multiples dangers que supposait une telle traversée²⁰.

- 10 Dans ce contexte comment expliquer l'importance et la régularité de cette liaison maritime²¹ ? Que représente le Pacifique et le Galion de Manille pour les Castellans à la fin du XVI^e siècle et au cours du XVII^e siècle, dans le processus de connexion des mondes à très grande distance ? Indéniablement, les facteurs politiques et religieux sont les moteurs de cette expansion et de cette présence espagnole dans le Pacifique. Lorsque les îles Philippines sont colonisées, de 1565 à 1580, et que la liaison s'instaure régulièrement entre Manille et Acapulco²² à partir de 1576, les ambitions des Castellans sont doubles : pénétrer l'Empire du Milieu grâce à l'envoi de missionnaires et freiner la présence des Portugais en Asie (même s'il ne faut pas négliger l'importance du facteur commercial). La nature des ambitions castillanes évoluera au fil du temps, cependant, même au cours de la période d'union des deux couronnes, espoirs et rivalités se jouent dans les eaux du Pacifique et les contrées que cet océan permet désormais de relier²³.

L'élan missionnaire et les voies du Pacifique dans un contexte de rivalité

- 11 Depuis la Castille, bien loin des terres asiatiques dont rêve la Chrétienté, l'océan Pacifique et le Galion de Manille constituent le maillon essentiel d'une chaîne de communication planétaire. Il devient possible pour les Castellans, à partir de 1565, d'atteindre l'Asie depuis la péninsule Ibérique, et d'en revenir, en réalisant, si ce n'est un tour du monde, du moins un parcours semi-planétaire, sans avoir à emprunter les routes maritimes portugaises. Le Pacifique laisse alors miroiter sur ses eaux les espoirs d'une conquête spirituelle en Chine, en procédant, pense-t-on, à une première halte aux Philippines pour tenter par la suite de pénétrer sur le continent. Comme le souligne Manel Ollé, les Philippines succombent dès le début à la tentation de vouloir conquérir la Chine en utilisant cette base comme point de départ²⁴. Les îles de l'archipel reliées par la voie océanique pacifique se situent en effet au bout du monde de l'expansion ouest-chrétienne des Castellans²⁵. Mais peut-être pourraient-elles encore, dans ce processus effréné d'expansion et de conquête spirituelle, permettre de nouvelles projections en Chine, tout en opposant une résistance face à la présence des Portugais ?
- 12 Les premières missions envoyées de Séville à destination de l'Asie empruntent donc la liaison maritime et commerciale du Galion de Manille, appelée également la *Nao de China*. Les missionnaires franchissent les espaces océaniques atlantique et pacifique (signalons à ce propos que ces deux océans, dans la logique castillane de connexion des mondes, sont indissociables) et voici augustins, franciscains, dominicains et jésuites qui, depuis l'Espagne, entreprennent de conquérir la Chine en traversant l'océan Atlantique, en parcourant à pied le continent américain (en Nouvelle-Espagne) et en sillonnant un nouvel océan, le Pacifique, avant de s'installer aux Philippines pour rebondir en Chine²⁶. Ces îles du bout du monde sont en effet très rapidement considérées comme une sorte de tremplin qui pourrait ouvrir des portes sur l'Empire céleste²⁷ : la ville de Macao n'est située qu'à quelques jours de navigation de l'archipel philippin.
- 13 Les tentatives de conquête militaire et spirituelle de la Chine ourdies depuis les Philippines et la Nouvelle-Espagne ont été retracées dans l'ouvrage de Manel Ollé²⁸, nous

n'y reviendrons pas. Nous souhaiterions toutefois évoquer le parcours de certains missionnaires dont la traversée de l'océan Pacifique a été entreprise pour les mêmes raisons²⁹. Si l'augustin Martín de la Rada, dès 1569, et plus tard, le jésuite Alonso Sánchez, en 1582, ont été les principaux instigateurs de ce projet³⁰, à la même époque, des missionnaires dominicains, qui ne cachent pas non plus leurs ambitions, se destinent aux Philippines. En 1583, le premier évêque des Philippines, Domingo de Salazar³¹, un dominicain, écrit au roi et lui explique que ses missionnaires piaffent d'impatience à l'idée d'évangéliser la Chine³². En 1586, vingt-quatre dominicains quittent donc Séville sur des navires lourdement chargés et traversent l'océan Atlantique. Ils arrivent à la Veracruz, cheminent jusqu'à Mexico, puis séjournent un temps dans des couvents dominicains. Cette halte dans la capitale de la vice-royauté, avant le voyage pacifique, fait pourtant naître chez certains des craintes. Juan Ferrando, un historien dominicain, écrit à ce propos:

*la escala que los misioneros destinados para las islas Filipinas solían hacer en la capital del Nuevo Mundo era un motivo poderoso para que muchos desistiesen de la prosecución de su viaje*³³.

- 14 Les missionnaires redoutent en effet le nouveau voyage océanique qui les attend et se demandent si les Philippines combleront véritablement leurs attentes missionnaires en Chine³⁴. Ne vont-ils pas se retrouver confinés dans l'archipel philippin sans jamais pouvoir atteindre l'Empire céleste³⁵? Parmi les vingt-quatre dominicains qui étaient partis de Séville, trois renoncent ainsi et disparaissent en Nouvelle-Espagne... Les autres empruntent alors le *Camino de Asia*, cette liaison terrestre entre la ville de Mexico et le port d'Acapulco³⁶.
- 15 Il est important de souligner, à cet égard et en aparté, l'importance des réseaux maritimes et terrestres que la Couronne espagnole met en place à travers des espaces disjoints et fort éloignés qu'elle réussit cependant à connecter à l'échelle de la planète. Ces réseaux de communication sont en effet indissociables et indispensables dans la mesure où ils permettent aux marchands, aux agents de la Couronne ou encore aux missionnaires d'étendre leurs ambitions bien au-delà du territoire de la péninsule Ibérique, ou même de l'Amérique, pour atteindre l'Asie.
- 16 Revenons à nos missionnaires : arrivés à Acapulco, ils s'embarquent sur le Galion de Manille, dernière étape, pour les Castillans, de leurs réseaux de communication avant l'Extrême-Orient³⁷. Ils quittent le port en avril 1587, mais la navigation qui devrait se dérouler dans de bonnes conditions, est cependant désastreuse : les vivres s'abiment immédiatement, des disputes éclatent entre les membres de l'équipage, des blasphèmes ne cessent d'être proférés, et une tempête s'abat finalement sur le navire lorsqu'ils arrivent près de l'archipel³⁸. Cet événement, dans la chronique dominicaine de Ferrando, est interprété comme un châtement divin et le fait que le navire et ses missionnaires arrivent finalement à bon port comme une promesse divine de bon augure :

*con este último trabajo parece que el Señor quiso acabar de purificar el çelo de aquellos venerables misioneros, y castigar los muchos pecados que en la navegación se habían cometidos ; pues todos entraron en el puerto compungidos, olvidando las discordias pasadas, y muy obligados a las misericordias de Dios, por quien se reconocían salvados del naufragio*³⁹

- 17 En 1588, une deuxième expédition quitte également le port d'Acapulco. Les missionnaires doivent à nouveau affronter la furie des vents et les hurlements de l'océan Pacifique : « *los bramidos del mar* »⁴⁰. Face aux dangers en mer, le dominicain Juan Cobos immerge des reliques, implore Dieu et la Vierge mais lors de ce voyage maritime que l'on pourrait

considérer comme une sorte d'épreuve, une expérience probatoire afin de tester le zèle du missionnaire, il doit encore supporter les vices des marins, dire de nombreux sermons, confesser et même raisonner un membre d'équipage qui, tourmenté, a planté un couteau de boucher dans une figurine de la Vierge⁴¹ ! Le quotidien en somme de tout missionnaire qui navigue en mer à cette époque...⁴²

- 18 L'installation des religieux dans les îles Philippines est l'aboutissement de ce voyage océanique, mais l'organisation de telles expéditions requiert également le déplacement de certains d'entre eux qui se voient obligés de parcourir, à nouveau et en sens inverse, l'océan Pacifique, pour se rendre en Nouvelle-Espagne et de là rejoindre Madrid et Rome, afin de réactiver l'envoi de missionnaires. Les voies du Pacifique tendent ainsi des ponts spirituels entre l'Europe et les mondes asiatiques en accueillant les missionnaires, mais elles sont de plus le passage obligé vers les instances royales et papales afin d'organiser et de faire valoir en Europe l'importance de nouvelles expéditions vers les Philippines. C'est toute une circulation d'hommes et de projets d'évangélisation qui alimentent donc de manière continue, et ce dans les deux sens, les voies océaniques du Pacifique en cette fin de XVI^e siècle, de Madrid à Manille, mais encore de Manille à Rome.
- 19 Le parcours de plusieurs missionnaires à travers les voies océaniques du Pacifique peut illustrer la dimension planétaire de cette voie de communication. La figure de fray Diego de Soria est à ce sujet tout à fait remarquable. Ce dominicain se rend pour la première fois aux Philippines en 1587⁴³. Il occupe des fonctions de vicaire et de prieur du couvent de *Santo Domingo*, et dix ans s'écoulant, il est nommé procureur de la Province des Philippines à Madrid et à Rome. Il se voit donc contraint de traverser, à nouveau mais en sens inverse, l'océan Pacifique, pour remplir sa nouvelle mission. Après son deuxième voyage sur l'océan Pacifique, lors de son passage en Nouvelle-Espagne, il profite de son séjour à Mexico pour fonder la *Hospedería de San Jacinto*, un relais qui pourra dorénavant accueillir et loger les religieux dominicains en provenance d'Espagne, en transit, et qui se destinent aux Philippines. En 1602, il est à Madrid, puis à Rome, où il organise un premier envoi de missionnaires et une année plus tard, en 1603, alors qu'il a mis sur pied une deuxième expédition, le voici à Séville prêt à s'embarquer vers les Philippines, via l'Amérique, en compagnie de ses religieux. En 1604, il a traversé pour la troisième fois l'océan Pacifique et se retrouve à Manille où il finit ses jours⁴⁴. Le parcours semi-planétaire de fray Diego de Soria illustre l'importance du Pacifique dans les liaisons établies entre le centre de l'Europe, Madrid et Rome, et la périphérie des nouvelles terres désormais conquises aux confins de l'Asie. Ses voyages répétés en empruntant les voies océaniques, atlantiques et pacifiques, illustrent le destin des hommes de Monarchie Catholique qui désormais se lie à très grande distance⁴⁵. Antonella Romano a déjà souligné cette caractéristique et insisté sur la dimension tripolaire des missions d'évangélisation à travers le monde, qui sont élaborées en Europe, transitent par l'Amérique et aboutissent en Asie⁴⁶.
- 20 Le personnage de fray Francisco de Zamora, plus connu sous le nom de Juan Pobre, offre également un parcours planétaire qui illustre cette double dimension, spirituelle et matérielle, des voies océaniques du Pacifique. Connu pour son récit de naufrage sur les côtes du Japon en 1596, un autre aspect de sa vie retient l'attention. Ce missionnaire franciscain part évangéliser les Philippines à la fin du XVI^e siècle et réalise trois aller-retour entre l'Espagne et l'archipel des Philippines entre 1593 et 1611. Il effectue même un tour du monde, en sens inverse à celui d'ordinaire emprunté par les Castillans, lorsqu'il est contraint de rentrer en Espagne en passant par Malacca puis l'océan Indien⁴⁷.

Lui aussi en tant que procureur de la Province des Philippines, à Madrid et à Rome, a sillonné les mers pour son ordre et emprunté cinq fois la liaison du Galion de Manille pour envoyer, depuis l'Europe, de nouveaux missionnaires aux Philippines.

- 21 D'autres personnages ont laissé des témoignages, des récits notamment, de leur expérience planétaire, laquelle implique un passage obligé par l'océan Pacifique. La figure du franciscain, fray Martín Ignacio de Loyola, étudiée par Serge Gruzinski⁴⁸, est à cet égard emblématique. Il fait deux fois le tour du monde et ne manque pas dans le titre de son *Itinerario* de l'indiquer, « *rodeando el mundo* », puisqu'il est effectivement revenu à son point de départ en franchissant le Pacifique en 1580⁴⁹. La description de son voyage, à bord du Galion de Manille, fournit finalement peu de détails si ce n'est cette information centrale et récurrente : son voyage, ainsi que celui de quarante religieux, doit les conduire aux Philippines pour atteindre ensuite la Chine et y diffuser le saint Évangile :

*con mandato y orden que passassen a la Nueva España y de alli a las islas philippinas, y de ellas al gran Reyno de la China, si se abriessse la puerta para entrar el Sancto Evangelio*⁵⁰.

- 22 Enfin, Pedro Ordóñez de Ceballos qui dit avoir parcouru les cinq parties monde⁵¹ à la fin du XVI^e siècle, fait ressortir dans son récit la dimension planétaire de son itinéraire dont les ambitions restent toujours étroitement liées à l'Extrême-Orient. Son passage dans l'océan Pacifique signale effectivement l'Empire du Milieu comme l'objectif principal de sa mission. De fait, il n'ira même pas jusqu'aux Philippines : son navire étant détourné, il se voit obligé, comme les autres passagers à bord de son navire, d'accoster en Chine ; une bonne chose finalement, car aucun d'entre eux, précise-t-il, n'avait les licences nécessaires pour pénétrer dans l'archipel philippin⁵² !

- 23 Les intérêts religieux, avec la Chine à l'horizon, sont indéniablement au centre des préoccupations des Castillans. William L. Schurz souligne à ce propos que Manille devient une sorte « d'entrepôt de la foi », concentrant missionnaires et projets d'évangélisation en attente⁵³. Néanmoins, cet aspect est indissociable d'une autre préoccupation castillane aux Philippines à cette époque : le commerce⁵⁴. Un Portugais, Pedro Teixeira⁵⁵, mérite à cet égard d'être cité⁵⁶. S'il entreprend son voyage en sens inverse des Castillans, de l'Europe vers l'Inde, il décide ensuite de se rendre à Malacca, à Bornéo, et il choisit alors de se diriger vers les Philippines pour emprunter, ce qu'il n'était pas obligé de faire, le Pacifique, afin de boucler son itinéraire⁵⁷. Il laisse non seulement dans son récit des descriptions très détaillées de son tour du monde – des contrées notamment situées dans l'hémisphère des Portugais : Goa, Sumatra, Bornéo –, mais il offre également un regard aiguisé sur la place qu'occupent les Philippines et l'importance que revêt la liaison maritime et commerciale du Galion de Manille. Lorsque son récit est publié en 1610 (mais son voyage a eu lieu entre 1600 et 1602), les deux couronnes ibériques sont certes unies mais les rivalités en matière d'évangélisation et de commerce sont toujours perceptibles ; du moins dans le livre de ce voyageur commerçant, peut-on saisir le regard d'un Portugais qui a pleinement conscience des enjeux qui se nouent sur l'océan Pacifique. L'importance de la liaison maritime du Galion de Manille dépasse en effet largement, selon lui et les hommes de son temps, les deux bornes terrestres que sont le port d'Acapulco et celui du Cavite. Il écrit :

*suelen dezir los que dende Mexico pasan a Manila que van a la China, y los que de Manila van a Nueva España dizen que van de la China a Castilla*⁵⁸.

- 24 Voici dans ses propos énoncés les enjeux de l'articulation des mondes et plus précisément ceux qui ont trait à la Monarchie espagnole. Le commerce et l'évangélisation sont certes sous-tendus par cette liaison maritime des Philippines à la Nouvelle-Espagne, mais cette

route s'inscrit dans un contexte plus vaste, planétaire, permettant d'unir la Chine à la Castille⁵⁹. On saisit à la lecture de ces mots la vitalité et l'étendue des liens qu'autorise cette route océanique qui s'étend par-delà les terres de la Nouvelle-Espagne et qui trouve comme point d'aboutissement la péninsule Ibérique⁶⁰. La liaison du Galion de Manille dépasse en effet le cadre de simples liens ou échanges commerciaux s'établissant entre l'Amérique et l'Asie. Il faut en fait l'envisager dans un cadre planétaire, la raccrocher aux autres réseaux de circulation afin d'en saisir l'importance. Non seulement l'océan Pacifique relie les Philippines aux Amériques (nord et sud)⁶¹ et plus largement à la péninsule Ibérique, mais il offre de plus des perspectives qui se démultiplient. En effet, depuis les Philippines, des liaisons maritimes existantes bien avant l'arrivée des Castillans perdurent et prospèrent. Les routes se prolongent vers la Chine naturellement, mais encore vers le Japon, vers les îles des Moluques et plus loin encore vers Malacca et même l'Inde⁶². De fait, dans le Galion de Manille, on retrouve des épices en provenance de ces régions lointaines, de la soie et de la porcelaine de Chine, des meubles et des laques du Japon, des tissus du Bengale, des pierres précieuses de Goa...⁶³.

- 25 Fray Bartolomé de Letona a laissé une œuvre qui mérite à ce propos d'être mentionnée car elle prend la mesure – de manière assez inattendue cependant – de la place qu'occupent les Philippines dans ce vaste réseau de communication et de commerce⁶⁴. Son livre, *Perfecta Reliogiosa*⁶⁵, retrace le parcours de la religieuse Jerónima de la Asunción, la première clarisse, accompagnée de plusieurs sœurs⁶⁶, à avoir traversé l'océan Pacifique en 1620 pour s'installer aux Philippines. Elle est alors âgée de 64 ans et a vécu recluse pendant plus de 40 ans dans un couvent en Espagne⁶⁷. Ce qui retient l'attention cependant est le préambule qu'adjoint Letona à cette biographie : une description des îles Philippines et des routes qui relient l'archipel à d'autres terres⁶⁸. La première route mentionnée est celle qui mène à la Nouvelle-Espagne, la plus importante ; mais il rappelle également l'existence d'une deuxième qui relie les îles Philippines aux Moluques, d'une troisième à destination de Goa, et enfin d'une quatrième en direction de la Chine. Dans cet ouvrage qui retrace le parcours d'une religieuse partie de Tolède, qui a traversé l'Espagne à pied, l'océan Atlantique, la Nouvelle-Espagne, puis embarqué à bord du Galion de Manille⁶⁹, le franciscain Letona choisit donc d'accompagner son récit d'une description des routes qui unissent l'archipel au reste du monde ; l'histoire de la religieuse Jerónima de la Asunción⁷⁰ semblant alors, en écho, s'insérer dans un réseau planétaire de chaînes de communication auxquelles elle a pris part et qu'elle a activé⁷¹.
- 26 Un autre personnage atypique, pour finir, Pedro Cubero Sebastián, un prêcheur apostolique, voyageur et explorateur du monde⁷², laisse lui aussi, dans son ouvrage intitulé *Breve relación de la peregrinación que he hecho de la mayor parte del mundo*, des informations détaillées sur les Philippines⁷³ et la liaison maritime du Galion de Manille. Il souligne, comme fray Bartolomé de Letona, l'importance stratégique de l'archipel qui tend des ponts au-delà de l'Amérique, en rappelant la vitalité des navigations qui unissent les îles Philippines à la Chine, mais encore aux Moluques⁷⁴. Il met de plus en exergue, et c'est le point sur lequel nous voulons insister, la prouesse que permet de réaliser la route océanique du Pacifique : la liaison la plus dangereuse et la plus longue, dit-il, qui relie la dernière partie de l'Asie à une autre partie du monde, l'Amérique :

*El Galeon, que viene desde las islas Filipinas, (que es lo mismo, que dezir de la ultima parte del Asia, a otra parte del mundo que es la America), es unico, y solo, puesto en aquel tan grande Archipiélago que llaman San Lazaro, por ser el mar mayor del mundo*⁷⁵.

- 27 Son récit de voyage à bord du Galion de Manille est précieux car il fourmille de détails. La navigation est émaillée d'une longue série de drames, plus de deux cents personnes meurent, une tempête les assaille, les vivres pourrissent, il n'y a que les Anges, écrit-il à deux reprises, pour parcourir de telles distances⁷⁶. L'image religieuse, « *solo los Angeles la pueden hazer [esta navegación]* », à prendre dans le contexte de l'époque et des propos de cet homme d'Église, nous éclaire cependant sur la nature presque extraordinaire de cette liaison maritime⁷⁷.
- 28 Dans cette étude, nous avons en effet souhaité mettre en lumière le caractère décisif de cette route océanique qui unit à très grande distance la péninsule Ibérique à l'Asie⁷⁸. Si l'Atlantique permet à la couronne de Castille d'avoir des visées mercantiles et spirituelles en Amérique, le Pacifique, pour sa part, fait miroiter des projets d'évangélisation en Chine et des perspectives commerciales non négligeables dans un contexte de rivalité, ou d'union, avec le Portugal⁷⁹. Son importance au niveau planétaire a pu être illustrée par le destin de certains missionnaires qui ont entrepris de parcourir le monde *via* l'océan Pacifique. Leurs va-et-vient de Madrid à Manille ont ainsi souligné la vitalité des liaisons spirituelles qui s'établissent dans les mondes de la Monarchie Catholique. Enfin, les mots de ceux, voyageurs et commerçants, qui ont traversé le Pacifique ont également rappelé la dimension stratégique et planétaire de cette liaison maritime. Stratégique, puisque le Pacifique des Castillans leur permet de se projeter en Asie – même si la Chine leur restera définitivement fermée –, planétaire, puisqu'il s'insère dans un vaste réseau de communications terrestres et maritimes. C'est l'adjonction de cet espace océanique dans le maillage de connexions planétaires des Castillans qu'il nous importait de saisir. Pierre Chaunu, pionnier dans ce type d'approche, l'avait déjà remarqué :

Atlantique et Pacifique, Europe et Extrême-Orient ne s'expliquent pas l'un par l'autre. Ils sont, l'un et l'autre, solidaires d'un même destin...⁸⁰.

NOTES

1. Pierre CHAUNU, *L'expansion européenne. Du XI^e au XV^e siècle* (1969), Paris : PUF, 1983, et du même auteur, *Conquête et Exploitation des nouveaux mondes. XV^e siècle* (1969), Paris : PUF, 1995.
2. Philippe BEAUJARD, « Un seul système monde avant le XVI^e siècle ? L'océan Indien au cœur de l'intégration de l'hémisphère afro-eurasien », in : Philippe BEAUJARD, Laurent BERGER et Philippe NOREL (dir.), *Histoire globale, mondialisation et capitalisme*, Paris : La Découverte, 2009, p. 82-148.
3. José Luis Martínez souligne qu'avant la découverte du Pacifique le monde était encore incomplet : « *A principios del siglo XVI el mundo aún no estaba completo. Faltaba el océano Pacífico, la Mar del Sur, descubierta por Vasco Núñez de Balboa el 25 de septiembre de 1513* ». Voir son article, « Las primeras expediciones a Filipinas », in : Fernando BENÍTEZ et Elías TRABULSE (dir.), *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila. 1565-1815*, Mexico : Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992, p. 69.
4. Comme le rappelle Serge Gruzinski, rapprocher la côte mexicaine de la Mer de Chine c'est aussi « atténuer notre inextinguible eurocentrisme et faire surgir de nouvelles questions ». Voir son ouvrage, *L'Aigle et le Dragon. Démesure européenne et mondialisation au XVI^e siècle*, Paris : Fayard, 2012,

p. 108. Le Pacifique permet ainsi de déplacer puis de recentrer nos questionnements et de comprendre, en dépit des distances, le rôle joué par cet espace océanique lointain pour la Castille à l'époque moderne.

5. Fray Martín Ignacio de Loyola, qui a voyagé autour du globe et qui a conscience de la prouesse réalisée, écrit à ce propos : « *habiendo dado vuelta a todo el mundo, desde Oriente a Poniente, (causa que causó a todos grande admiracion)* ». Voir son récit, *Itinerario del padre custodio fray Martin Ignacio [...] y de la vuelta que dio por la India Oriental y otros Reynos, rodeando el mundo*, in : Juan GONZÁLEZ de MENDOZA, *Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del gran Reyno de la China [...] con un itinerario del nuevo Mundo*, Roma : Alcoti, 1585, p. 366.

6. Voir sur la question des Moluques et les rivalités entre les deux couronnes ibériques dans cette partie du monde, S. GRUZINSKI, *L'Aigle et le Dragon...*, p. 59-64.

7. Lorsque Vasco Nuñez de Balboa voit les étendues maritimes du Pacifique, il pose l'un des premiers regards européens, avec les hommes qui l'accompagnent, sur cet océan. Il décide de donner le nom de « Mer du Sud » en raison du chemin qu'il a parcouru dans cette direction en traversant l'isthme. Il n'a pas conscience cependant d'être en face d'un nouvel espace océanique ; il faudra des années avant que cette « mer » devienne un « océan » dans la conscience des Européens, des siècles quasiment pour que ses contours, au niveau cartographique, se dessinent correctement. Voir sur la représentation de l'Asie et du Pacifique après la navigation de Magellan, Louise BÉNAT-TACHOT, « La construction de l'Asie magellanique : étude comparée des chroniques de Gonzalo Fernández de Oviedo et Francisco López de Gómara », in : Clotilde JACQUELARD et Louise BÉNAT-TACHOT (coord.), *La place de l'Asie dans l'historiographie de la monarchie catholique (XVI^e-XVII^e siècle), e-Spania* [En ligne], 28 | octobre 2017, <https://journals.openedition.org/e-spania/27328>.

8. Clotilde JACQUELARD, « Un homme, une voie : Andrés de Urdaneta et l'émergence du Pacifique espagnol (1520-1565) », in : Marie-Madeleine MARTINET, Francis CONTE, Annie MOLINIÉ et Jean-Marie VALENTIN (dir.), *Le Chemin, la Route, la Voie. Figures de l'imaginaire occidental à l'époque moderne*, Paris : PUPS, 2005, p. 287-305.

9. Pierre Chaunu souligne que la difficulté réside principalement dans la maîtrise des routes du retour : de l'Asie vers l'Amérique ou encore de l'Amérique vers l'Espagne. Il écrit : « ce qui compte ce n'est pas aller en Amérique ou dans la Lune, mais en revenir ». Il précise que dans le Pacifique cependant « les chances qu'on a (facteur, gouverneur ou missionnaire) de faire l'aller et retour Séville Manille sont faibles ». P. CHAUNU, *Conquête et Exploitation...*, p. 277-278.

10. Serge Gruzinski rappelle que la mobilisation ibérique, qui rime avec mondialisation, se concrétise par le déplacement des hommes, des marchandises, des idées, des savoirs et des religions à travers les océans, le Pacifique notamment. Voir son ouvrage, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris : La Martinière, 2004, p. 37-40 et p. 116-121.

11. William Lytle SCHURZ, *El Galeón de Manila* (1939), Madrid : Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.

12. Pierre CHAUNU, « Le Galion de Manille. Grandeur et décadence d'une route de la soie », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1951, p. 447. Il précise que son article a été écrit en 1949, mais publié deux ans plus tard, en 1951.

13. Fray Martín Ignacio de Loyola, dans son *Itinerario*, mentionne cette pratique. *Op. cit.*, p. 362-363. Carletti, un voyageur commerçant italien, raconte également ce troc entre marins qui tendent de petites ficelles auxquelles ils accrochent leurs objets en fer contre des fruits frais, du poisson et du riz, qu'en retour les indigènes leur donnent. Francesco CARLETTI, *Razonamientos de mi viaje alrededor del Mundo, 1594-1606*, estudio preliminar, traducción y notas de Francisca PERUJO, MeXico : Universidad Nacional Autónoma de México, 1976. p. 79.

14. P. CHAUNU, « Le Galion de Manille... », p. 452.

15. *Ibid.*, p. 453.

16. Carmen YUSTE, « El galeón en la economía colonial », in : Fernando BENÍTEZ et Elías TRABULSE (dir.), *El Galeón del Pacífico...*, p. 91-111.
17. Le voyageur italien Gemelli Careri souligne la difficulté de la navigation dans cet océan qui, dit-il, n'a rien de pacifique : « Les Espagnols et les géographes ont appelé cette mer Pacifique, nom qui ne s'accorde guère avec ses terribles et orageux mouvements, pour lesquels on devrait plutôt l'appeler Turbulente. La vérité est que les Espagnols lui ont donné ce beau nom dans le voyage d'Acapulco aux Philippines, qui se fait sans peine en trois mois, sans aucun mouvement violent de la mer et toujours avec vent arrière ». Voir son récit, Giovanni Francesco GEMELLI CARERI, *Voyage autour du monde (1699-1700)*, in : *Le Mexique à la fin du XVII^e siècle vu par un voyageur italien Gemelli Careri*, présentation de Jean-Pierre BERTHE, Paris : Calman-Lévy, 1968, p. 51.
18. P. CHAUNU, *Conquête et Exploitation...*, p. 289. Il estime des taux de mortalité avoisinant 50%.
19. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 55 et p. 239.
20. *Ibid.*, p. 337 : « Durante doscientos cincuenta años la línea de los galeones de Manila había sobrevivido pese a ser la línea marítima más llena de dificultades que cualquiera otra en el mundo, y a pesar de los continuos ataques de los enemigos de España, de la tenaz oposición de determinados intereses comerciales de la Península y también de un sistema restrictivo que impedía su natural expansión ».
21. L'aspect régulier de la liaison maritime est en effet un critère décisif à prendre en considération dans la mesure où, comme Serge Gruzinski le rappelle, « on pressent l'émergence d'une sphère globale » à partir du moment où « toutes les circulations et toutes les rencontres deviennent possibles et où se mettent en place les bases minimales d'échanges réguliers ». Voir à ce propos son ouvrage, *L'Aigle et le Dragon...*, p. 247.
22. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 65-66. Il donne des dates comprises entre 1573 et 1576 pour que le Galion commence à circuler de manière régulière. Voir également l'ouvrage de Jean-Michel SALLMANN, *Le grand désenclavement du monde. 1200-1600*, Paris : Éditions Payot, 2011, p. 576 : « En 1573, deux galions espagnols ouvrent la route commerciale de Manille à Acapulco avec un chargement d'étoffes de soie et de porcelaines de Chine, trois ans plus tard, la rotation des bateaux entre Manille et le Mexique devient régulière ».
23. P. CHAUNU, « Le galion de Manille... », p. 455 et Manel OLLÉ, *La Empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelone : El Acanalado, 2002, p. 93-94.
24. M. OLLÉ, *op.cit.*, p. 3.
25. Pierre CHAUNU, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècle). Introduction, méthodologie et indices d'activité*, Paris : Sevpén, 1960, p. 18-19.
26. En 1572, le premier voyage de Manille vers la Chine est organisé. Des augustins sont présents et accompagnent des soldats et des officiers de la Couronne. Les ambitions des Castellans sont liées à la présence des Portugais, déjà installés, en Chine : « Se pretendía solicitar la cesión de un puerto para centrar en él el comercio, como ocurría ya con el Macao portugués ». W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 94.
27. P. CHAUNU, *Conquête et Exploitation...*, p. 209. Il souligne qu'à partir de 1542, « un déplacement d'intérêt s'ébauche. Le grand archipel du nord (nos Philippines) n'est plus seulement un moyen commode d'atteindre les îles des Épices. Il devient un but en soi et un tremplin vers la Chine ».
28. M. OLLÉ, *op. cit.*, et sur l'arrivée des premiers jésuites aux Philippines voir, José Luis BETRÁN MOYA, « Allende los mares: la Historia de la provincia de Filipinas del Padre Pedro Chirino, 1581-1606 », in : Pauline RENOUX-CARON et Cécile VINCENT-CASSY (dir.) en collaboration avec Louise BÉNAT-TACHOT et Pierre-Antoine FABRE, *Les Jésuites et la Monarchie Catholique (1565-1615)*, Paris : Le Manuscrit, 2012, p. 315-365.
29. Les dominicains visent les Philippines, la Chine, le Japon et les royaumes alentours. La fondation de leur province du Santo Rosario doit permettre la conversion de toutes les populations qui y habitent. Voir la chronique dominicaine au titre éloquent de fray Diego ADUARTE, *Historia de la Santa Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Japón y China (1640 première édition et impression à Manille)*, Zaragoza : Domingo Gascon Infanzon, 1693.

30. M. OLLÉ, *op. cit.*, p. 41.
31. Il arrive aux Philippines en 1581, et avec lui sont également présents les quatre premiers missionnaires jésuites et une mission de franciscains. Juan FERRANDO, *Historia de los padres dominicos en las islas Filipinas y en sus misiones del Japon, China [...] desde el descubrimiento y conquista de estas islas por las flotas españolas hasta el año de 1840*, Madrid : Rivadeneyra, 1870, p. 192.
32. Lothar KNAUTH, « La nueva ruta de los Evangelios », in : Fernando BENÍTEZ et Elías TRABULSE (dir.), *El Galeón del Pacífico...*, p. 121. Il cite un document écrit par l'évêque en 1583 (mais faisant référence à un premier document rédigé en 1582), adressé au roi, dans lequel il prône une conquête de la Chine par la violence s'il le faut. Le document est conservé aux Archives Générales des Indes de Séville, Patronato, n°25, ramo 8(1), fol. 1-8.
33. J. FERRANDO, *op. cit.*, p. 218-219.
34. D. ADUARTE, *op. cit.*, p. 17. « *Se contraponían los muchos trabajos de la navegación pasada, que se avían de renovar en la que les quedaba* ».
35. *Ibid.*
36. Ramón María SERRERA, « El camino de México a Acapulco », in : *El Galeón de Manila. Catálogo*, Madrid : Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2000, p. 39-49. Voir également notre article, Delphine TEMPÈRE, « Le port d'Acapulco, escale sur le chemin de l'Asie », in : Clotilde JACQUELARD et Béatrice PÉREZ (coord.), *Les Ports de la monarchie espagnole (II), variété des modèles (XVI^e-XVII^e siècle)*, e-Spania [En ligne], 25 | octobre 2016, <https://e-spania.revues.org/25935>
37. Quinze missionnaires se destinent aux Philippines, mais trois autres embarquent directement sur un navire qui doit se rendre à Macao. Les dominicains qui parviennent en Chine fondent une église et s'y installent en dépit de la présence des Portugais. J. FERRANDO, *op. cit.*, p. 224-226.
38. D. ADUARTE, *op. cit.*, p. 23-24.
39. J. FERRANDO, *op. cit.*, p. 228-229.
40. D. ADUARTE, *op. cit.*, p. 85.
41. *Ibid.*, p. 83-87.
42. Voir sur les récits de navigation des missionnaires jésuites qui embarquent à destination des Philippines, Delphine TEMPÈRE, « L'épreuve du voyage en mer pour les missionnaires jésuites : souffrances et émotions de passage », *Annales de Bretagne et des Pays de l'ouest*, Rennes, 2014, p. 177-197, et Réal OUELLET, *La relation de voyage en Amérique (XVI^e-XVII^e siècle). Au carrefour des genres*, Québec : Presses de l'Université de Laval, 2010, p. 43-48.
43. D. ADUARTE, *op. cit.*, p. 382. Son voyage doit le conduire aux Philippines, mais la Chine reste à l'horizon : « *para la conversion de las gentilidades de Filipinas, de la gran China, y Reynos vecinos, grandes, y grandemente necesitados de luz, y Predicadores del Santo Evangelio* ».
44. Ángel FERNÁNDEZ COLLADO, *Obispos de la provincia de Toledo. 1500-2000*, Tolède : Estudio Teológico de San Ildefonso, 2000, p. 85-86 et D. ADUARTE, *op. cit.*, p. 382-389.
45. Roger CHARTIER, « La conscience de la globalité », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, n°1, Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2001, p. 121.
46. Antonella ROMANO, « Un espacio tripolar de las misiones: Europa, Asia y América », in : Elisabetta CORSI (coord.), *Órdenes religiosas entre América y Asia. Ideas para una historia misionera de los espacios coloniales*, Mexico : el Colegio de México, 2008, p. 253-277.
47. Juan POBRE de ZAMORA, *Historia de la pérdida y descubrimiento del Galeón "San Felipe" (1598-1603)*, introducción y estudio de Jesús MARTÍNEZ PÉREZ, Avila : Institución Gran Duque de Alba, 1997, p. 9-63.
48. S. GRUZINSKI, *Les quatre parties du monde...*, p. 255-257.
49. M. I. de LOYOLA, *op. cit.*
50. *Ibid.*, p. 343.
51. Pedro ORDÓÑEZ de CEBALLOS, *Historia y Viage del Mundo del clérigo agradecido don Pedro Ordóñez de Zevallos natural de la insigne ciudad de Jaen, a las cinco partes de la Europa, Africa, Asia, America, y Magalanica con el itinerario de el (1614)*, Madrid : Juan Garcia Infanzon, 1691. Sur son passage en

Asie, voir l'article de Clotilde JACQUELARD, « Un voyageur en Asie au temps de Philippe II : Pedro Ordóñez de Ceballos », in : Jean-Paul DUVIOLS et A. MOLINIÉ (coord.), *Philippe II et l'Espagne*, Paris : Iberica, 1999, p. 109-148 et également une étude de Miguel ZUGASTI, « El Viaje del mundo (1614) de Pedro Ordóñez de Ceballos o cómo modelar una autobiografía épica », Alicante : Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2009.

52. P. ORDÓÑEZ de CEBALLOS, *op. cit.*, p. 364-368. Le chapitre 8 est ainsi intitulé : « *Del viage del puerto de Acapulco, hasta llegar a Canton de la China* ». Son voyage sur l'océan Pacifique a lieu à la fin de l'année 1589.

53. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 83. « *Manila se había convertido en un almacén de la Fe del cual partían misioneros para la conversión de infieles en las tierras alrededor* ».

54. *Ibid.* Il rappelle à ce propos : « *La Iglesia ejercía un gran poder sobre el galeón a través de su administración de las Obras Pías, ricas instituciones de caridad cuyos fondos solían financiar - mediante créditos a los que cargaban mercaderías - parte importante de cada viaje* ».

55. Pour des informations complémentaires sur ce personnage voir l'étude de José Javier FUENTE del PILAR, « Pedro Teixeira y su viaje por Mesopotamia », *Arbor*, CLXXX, 711-712, Madrid : CSIC, 2005, p. 626-643.

56. Pedro TEIXEIRA, *Relaciones de Pedro de Teixeira del origen descendencia y succession de los Reyes de Persia, y de Harmuz y de un viage hecho por el mismo autor desde la India Oriental hasta Italia por tierra*, Anvers : Hieronymo Verdussen, 1610. L'ouvrage se compose de deux livres, le premier consacré aux royaumes de Perse et d'Ormuz, le deuxième sur les différents souverains de ces royaumes. Dans ce deuxième livre, un récit de voyage de l'auteur, de l'Inde orientale à l'Italie est également inclus, et un autre, celui qui nous intéresse, qui relate un voyage antérieur de l'Inde à l'Espagne en passant par les Philippines : livre 2, p. 47-62.

57. Alors qu'il se trouve à Malacca, il décide de rentrer au Portugal en empruntant les voies maritimes espagnoles en s'embarquant à bord du Galion de Manille : « *por encortar tiempo y ver parte del mundo, convidado tambien de la ocasion de un pataxe, que alli se apprestava para aquel viage* ». *Ibid.*, p. 47. On apprend que son voyage de Malacca à Lisbonne dure un an et demi, de mai 1600 à octobre 1601. Des Philippines, il a ensuite emprunté les chemins terrestres et maritimes des Espagnols en ayant donc traversé le Pacifique, la Nouvelle-Espagne et l'Atlantique. *Ibid.*, p. 62.

58. *Ibid.*, p. 55.

59. Juan Gil a par exemple consacré un livre aux influences asiatiques et orientales à Séville au Siècle d'Or. Il recense les tissus, les meubles, les porcelaines en provenance de Chine qui ont dû transiter par l'océan Pacifique. Voir son ouvrage, *La India y el lejano Oriente en la Sevilla del Siglo de Oro*, Séville : Biblioteca de Temas Sevillanos, 2011, p. 169-308.

60. Carmen Yuste, historienne, spécialiste du Galion de Manille, et plus précisément du commerce et des transferts culturels qui s'établissent grâce à cette liaison maritime, écrit : « *la travesía del Galeón de Manila a Acapulco fue un océano de intercambios y el puente que unió, a través de Filipinas, a Asia con América y España, y en su andar, fue escribiendo la historia del Pacífico español por más de doscientos cincuenta años* », Carmen YUSTE, « Un océano de intercambios », in : *El Galeón de Manila. Catálogo...*, p. 150.

61. Le voyageur italien, Gemelli Careri, qui a fait le tour du monde et embarqué à bord du Galion de Manille, remarque que des navires en provenance du Pérou viennent acquérir des marchandises de Chine en se rendant à Acapulco. G. F. GEMELLI CARERI, *op. cit.*, p. 82. Sur l'impact de la liaison maritime et commerciale de la *Nao de China* avec la vice-royauté de la Nouvelle-Espagne et celle du Pérou voir, W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 309-314 et pour la fin du XVII^e siècle, Mariano BONALIAN, *El Pacífico hispanoamericano*, Mexico : El Colegio de México, 2012.

62. William L. Schurz a bien conscience de la place privilégiée qu'occupent les Philippines et, plus précisément, la ville de Manille dans ce réseau de communications maritimes. Il écrit : « *Manila era el centro de un arco donde figuraban Japón, China, los reinos de la India lejana y la extensa cadena de islas que van desde la península de Malaca a las anheladas islas Molucas; un gran semicírculo cuyos radios*

se encontraban en Manila », *Ibid.*, p. 66. Pierre Chaunu ajoute également à ce propos : « au centre du demi-cercle que forment l'Asie et l'Insulinde, les Philippines sont un carrefour, où viennent converger les hommes et les marchandises », P. CHAUNU, « Le Galion de Manille... », p. 454.

63. Le jésuite Colín décrit par exemple au XVII^e siècle la diversité des richesses et des marchandises qui transitent dans l'archipel : les perles et les pierres précieuses de l'Inde, les diamants de Goa, la cannelle de Ceylan, le clou de girofle et la noix de muscade des Moluques... Voir à propos de la dimension stratégique des Philippines, et l'interprétation qu'en donne Colín, l'étude de Clotilde JACQUELARD, « Les Philippines, périphérie ou nouveau centre d'un espace mondialisé (XVI^e-XVII^e siècle) ? », in : Louise BÉNAT-TACHOT (dir.), *Écriture de l'espace, écriture de l'histoire : mondes ibériques XVI^e-XIX^e siècle, e-Spania* [En ligne], 14 | décembre 2012. <http://e-spania.revues.org/21914>.

64. Elías TRABULSE, « Cartografía del Pacífico. 1522-1792 », in : *El Galeón del Pacífico...*, p. 41-65. C'est dans cet article que nous avons pris connaissance de l'œuvre de Letona.

65. Fray Bartolomé de LETONA, *Perfecta religiosa: contiene tres libros*, Puebla : viuda de Juan Borga, 1662.

66. *Ibid.*, libro 1, fol. 41v. Lors de ce périple semi-planétaire, les clarisses traversent les océans et la sœur María la Trinidad décède en mer : « *la primera monja professa de clausura, que aya muerto en la mar* ». Paradoxe de leur condition, ces femmes religieuses qui devraient être contraintes à vivre recluses vivent des expériences planétaires, liées à une mobilité des ordres à travers le monde.

67. Sur le parcours de cette religieuse et la présence des sœurs clarisses aux Amériques et aux Philippines voir, Herbert GONZÁLEZ ZYLMA, « La fundación e historia del convento de monjas franciscanas de Manila. Una frontera espiritual y artística del imperio español », in : Marta María MANCHADO LÓPEZ et Miguel LUQUE TALAVÁN (coord.), *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*, Cordoue : Universidad de Córdoba, 2011, p. 207-240. Il rappelle notamment que le jeune Diego Velázquez a fait son portrait alors qu'elle résidait à Séville avant son départ pour les Philippines. Le peintre a intitulé son tableau *La venerable madre Jerónima de la Fuente*, nom qu'elle portait avant de devenir religieuse et de prendre celui de Jerónima de la Asunción.

68. F. B. de LETONA, *op. cit.*, sin foliación, preliminar : « Prólogo y descripción de Filipinas ».

69. *Ibid.*, libro 1, fol. 42r. Les clarisses arrivent à Manille en 1621. Pour parvenir à leur destination, elles ont mis de Tolède aux Philippines un an, trois mois et neuf jours.

70. Cet ouvrage est une biographie de Jerónima de la Asunción, mais il comprend également, en plus du préambule sur les Philippines, des écrits de la religieuse, perdus maintenant, que Letona a insérés dans son livre. La mère Jerónima de la Asunción a notamment écrit *Carta de marear en el mar del mundo*, un titre éloquent rappelant sa trajectoire mondiale et qui a trait à ses pensées spirituelles. E. TRABULSE, art. cit., p. 46 et F. B. de LETONA, *op. cit.*, libro 1, fol. 50v.

71. Voir sur les écrits des religieuses qui empruntent les voies maritimes, l'étude de Raquel GUTIÉRREZ ESTUPIÑÁN, « Lettres de haute mer et de terres lointaines. Religieuses en route vers l'exil, XVII^e et XVIII^e siècle », *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM* [En ligne], n°17 | 2009. <http://alhim.revues.org/3179>.

72. Pour plus de précisions sur ce personnage voir, par exemple, l'article de Joaquín María CÓRDOBA, « Pasajes de una vuelta al mundo. El Oriente de Pedro Cubero Sebastián en su periplo universal », *Arbor*, CLXXX, 711-712, Madrid : CSIC, 2005, p. 671-695.

73. Don Pedro CUBERO SEBASTIÁN, *Breve relación de Peregrinación que he hecho de la mayor parte del mundo*, Madrid : Juan García Infanzon, 1680, p. 14. Dans le résumé de son œuvre qu'il adresse au roi, il dit : « *Filipinas, Señor, es una de las mejores tierras, que tiene en Asia, [...] Islas adjacentes a la tierra firme de la gran China: no hablo, Señor, de su riqueza, porque no es cosa tocante a mi ministerio: Mas lo que puedo informar, como testigo de vista, que aviendo peregrinado toda la Asia, como a V. Magestad tengo referido, no ay otra tierra mas embidiada de todas las Naciones, por ser poderosa, de Oro, Cera, Ambar, y*

Algalia, sin otros muchos frutos que da la tierra, que son de mucho útil. Todo esto, Señor, es lo de menos importancia, pero lo mas es, Señor, ser la puerta unica de la Asia, para introducir la Fe de Christo, nuestro Redemptor, entre las mas barbaras Naciones, que tiene el mundo... ».

74. *Ibid.*, p. 306-320.

75. *Ibid.*, p. 333.

76. *Ibid.*, p. 335 : « *Esta navegacion tan dilatada, ya por las tempestades tan horrendas, pues rara es la semana, que en el Archipiélago no las teniamos, ya por los achaques tan incognitos, que dan, ya por la putrefaccion de los bastimentos, solo los Angeles la pueden hazer, y sino es ayudados de la misericordia de Dios, raro es el Galeon, que llegara a puerto de salvamento... »* et quelques pages avant : « *por ser la navegacion penosa, dilatada, que solo Angeles la pueden hazer, pues estuvimos siete meses sin ver otra cosa que Cielo, y agua »*, *ibid.*, p. 309.

77. Quelques années plus tard, le voyageur italien Gemelli Careri souligne lui aussi la dangerosité de cette route maritime : « On peut dire qu'il n'y a point de navigation plus longue et plus terrible que celle des îles Philippines à l'Amérique, tant par les mers immenses que l'on doit traverser presque sur la moitié du globe, avec un vent toujours contraire, que par les tempêtes terribles qui se succèdent les unes aux autres et par les maladies mortelles, qui arrivent dans un voyage de sept à huit mois qu'il faut faire par diverses latitudes, tantôt dans des climats froids et glacés, tantôt dans les tempérés et chauds : ce qui suffirait pour détruire un homme d'acier... ». *Voyage autour du monde...*, p. 31. Sur l'écriture, par ce voyageur italien, de son tour du monde, voir l'article de Salvador BERNABÉU ALBERT, « El abogado Gemelli: memoria viajera y cultura letrada », *Anuario de Estudios Americanos*, 69(1), Séville : CSIC, 2012, p. 233-252.

78. Marina ALFONSO MOLA et Carlos MARTÍNEZ SHAW ont écrit à ce sujet : « *En suma, el eje Sevilla-Veracruz-México-Acapulco-Manila sirvió de vía permanente para una comunicación que será de hombres y mujeres, de metales preciosos y productos exóticos y, finalmente, de corrientes intelectuales, religiosas, y artísticas, a todo lo largo de los tiempos modernos »*. Voir leur article, « Introducción », in : *El Galeón de Manila. Catálogo...*, p. 23.

79. S. GRUZINSKI, *Les quatre parties du monde...*, p. 118.

80. P. CHAUNU, *Les Philippines...*, p. 269.

RÉSUMÉS

À la fin du XV^e siècle, le monde connaît une période de profonde mutation : le désenclavement planétaire s'amorce. Les océans dans ce processus d'expansion à travers le monde jouent un rôle fondamental et notamment le Pacifique. La maîtrise de ces espaces, jadis considérés comme des barrières infranchissables, permet alors à l'Europe de se lancer dans un processus d'expansion mondiale jamais égalé auparavant. Pour les Castillans, à l'époque moderne, quelle place occupe l'océan Pacifique dans leurs réseaux de communications ? Quels sont les enjeux planétaires qui se jouent dans cette partie du monde ? L'importance du processus de découverte et de maîtrise des voies océaniques du Pacifique au XVI^e siècle, l'itinéraire que suit le Galion de Manille à l'aller et au retour, et enfin le parcours des missionnaires qui traversent le Pacifique pour activer les missions d'évangélisation aux Philippines et en Chine, illustrent dans cet article la dimension planétaire de cette voie de communication maritime.

A finales del siglo xv, el mundo experimentó un profundo cambio: el "desenclavamiento" planetario estaba en marcha. Durante este periodo de expansión a través del mundo, los océanos

desempeñaron un papel fundamental, y en especial el océano Pacífico. El dominio de los espacios marítimos, antaño considerados como barreras infranqueables, permitió a los europeos lanzarse en un proceso de expansión mundial jamás conocido antes. ¿Qué representó para los castellanos de finales del siglo XVI el océano Pacífico en sus redes de comunicaciones? ¿Qué procesos planetarios nacieron en esta parte del mundo? El descubrimiento y el dominio de las rutas en el océano Pacífico durante el siglo XVI, el itinerario del Galeón de Manila y por último los desplazamientos (de ida y vuelta) de misioneros por el océano Pacífico para activar misiones de evangelización en Filipinas y China, ilustran en este artículo la dimensión planetaria de esta vía de comunicación marítima.

INDEX

Mots-clés : Océan Pacifique, Galion de Manille, missionnaires, mondialisation

Palabras claves : Océano Pacífico, Galeón de Manila, misioneros, mundialización

AUTEUR

DELPHINE TEMPÈRE

Université de Lyon-Jean Moulin, CLEA